

Flight Path 737





FLIGHT PATH 737

As the pilot of this high performance jet airliner you must take off from an airfield surrounded by high mountains and having climbed your aircraft safely over them, prepare yourself and the jet for a landing at an airfield in the valleys below.

When you're ready you will be asked to select a level of flying experience ranging from First Solo to Test Pilot. Start with the First Solo where the mountain range is not very high, and where you will not receive engine fires, crosswinds or other hazards, and where the aircraft can accept a fairly heavy landing.

TAXI FOR TAKE OFF

Press **A** and you will start to taxi at 20 knots.

Note the runway heading (RH) and turn the aircraft to line up on the runway, which will then be in front of the cockpit window. Put the **FLAPS DOWN** for take-off, and increase speed to at least 180 knots but not more than 200 knots because the flaps will be damaged.

TAKE OFF AND CLIMB

Pull the joystick back and the jet will take-off. Once you are above 300 ft., you may retract the undercarriage (**A**) and flaps (**F**). When you raise the undercarriage on an aircraft, the speed will increase by 5 knots, so you must be careful at this phase not to exceed the maximum flap down speed (200k).

Remember that with the flap up, there is a new (higher) stalling speed (180k), so do not let the aircraft come below this in flight or you will stall.

CLIMB

Having raised the undercarriage and flap, you may increase speed and climb to at least the height of the mountains shown in the level selected earlier. A red high Ground Warning light will flash as you approach the mountains, and will go steady red when you are safely above them. When this light goes out you are clear to descend for landing.

CRUISE

During your short cruise over the mountains, the Runway Heading will flash telling you the new runway heading for landing. (Its different every flight - so beware).

DESCENT

With the ground warning light out, at 25 miles to touchdown, push the joystick forward, to descend toward the runway.

The speed will increase as you dive so keep this under control.

APPROACH TO LAND

At 10 miles to touchdown a light will appear on the runway. If this light is white, you are high for landing, if red you are too low, and if too green, you are about right.

You must have the flaps and undercarriage down above 300 ft., again observing the maximum and minimum speeds for their operation.

Don't forget the lowering the undercarriage reduces speed by 5 knots.

LANDING

Keep the speed between 160 (stalling speed with flaps down) and 170K and when the distance shows 0 (not before), bring the aircraft down to zero altitude. **AS SOON AS YOU SEE ZERO ALTITUDE, PULL THE JOYSTICK BACK TO FLY LEVEL** and you have landed.

Press R for reverse thrust and press δ rapidly to bring the speed back to less than 20k. You must stop before the end of the runway whose length (indicated by minus distance) you will have been told in the skill level selection.

SCORE

If you make any errors in your aircraft handling you will be told exactly where you went wrong. If you land successfully, a score will be given, together with advice on whether to proceed to the next level. The faster you fly - the higher your score.

FUEL

You will always have just enough fuel for one attempt at landing on each flight.

SKILL LEVELS

1. FIRST SOLO Mountains 5000 ft., landing 3 miles.
2. STUNT PILOT Mountains 6000ft., runway 3 miles, and an engine fire at any stage. Press 'E' for extinguisher, before you lose too much power.
3. PART-TIME PILOT Mountains 7000 ft., runway 2.5 miles, and a much smoother landing is required.
4. EXPERIENCED Mountains 8000 ft., runway 2 miles, and a crosswind on final approach. Watch out for your aircraft heading changing in the last few miles.
REVERSE on landing is essential from this level onwards in order to stop in time.

5. PROFESSIONAL Mountains 9000 ft.,
runway 1.8 miles, cross-
winds, engine fires etc.
6. TEST PILOT Mountains 9200 ft., runway
1.5 miles, crosswinds and fires.

NOTES

The higher the level you select, the quicker you must climb the aircraft from the moment of lift-off. Use the Rate of Climb indicator and the best climb speed (420k) to clear the mountains and keep you wits about you. The secret of successful flying is to think ahead. STAY CALM AND YOU WILL LIVE TO FLY AGAIN.

KEY		COM 64	MSX	AMSTRAD	SPEED
(Alpha)	α =	F1	F1	7	= +20 Knots
(Beta)	β =	F3	F2	4	= +10 Knots
(Gamma)	γ =	F5	F3	1	= -10 Knots
(Delta)	δ =	F7	F4	\emptyset	= -20 Knots

WARNING

This program and artwork are copyright of Anirog Software and must not be copied, duplicated or reproduced in any form or by any means without prior written permission of Anirog Software. It is a condition of sale that this cassette may not be lent or hired without prior written permission of Anirog Software.



Screen -

The diagram illustrates the cockpit instrument panel layout. At the top, the 'U/C' (Unit Control) section includes the 'ALT Altitude' gauge. Below this is the 'Bank Left' and 'Bank Right' section, which contains the 'Aircraft Heading' gauge and four indicator lights. The 'HDG' (Heading) section is located to the right of the heading gauge. The 'ASI Airspeed' gauge is positioned at the bottom right. The 'ARTIFICIAL' section is located below the heading gauge. The 'Control F1 F3 F5 F7' section is at the bottom right.

Altitude

U/C

'Z' Down

Fire Warning

'E' for Extinguisher [

二

Runway

DIST

Distance to

Destination

—ARTIFICIAL—

Pitch

Up

Pitch

Down

HDL

Aircraft Weight

1

+ Rate

+ ot

+ Climb

Rate

— of

- Descent

FUEL

(remaining)

TIME

(of flight)

FLP

Flap Indicator

F. U.

V

10

TIME

3141

10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

7

SCREEN MESSAGES

ENGLISH

- | | | |
|----|---------------------------------------------------------|---------|
| 1 | First Solo | 1 |
| 2 | Stunt Pilot | 2 |
| 3 | Part-Time | 3 |
| 4 | Experienced | 4 |
| 5 | Professional | 5 |
| 6 | Test Pilot | 6 |
| 7 | Select Level | 1 - 6 |
| 8 | You must cross a range | |
| 9 | of mountains | ft high |
| 10 | Landing runway length "LD" miles | |
| 11 | Your landing may be | |
| 12 | a little clumsy | |
| 13 | Landings must be very gentle | |
| 14 | You may have an engine fire at any stage ! | |
| 15 | There are crosswinds on approach to land | |
| 16 | Press space bar to fly | |
| 17 | Undercarriage below 300 ft | |
| 18 | Overspeed | |
| 19 | Flaps not down ! | |
| 20 | Exceeded flap speed ! | |
| 21 | Below flap stall speed ! | |
| 22 | Stalled-No flaps ! | |
| 23 | Off runway | |
| 24 | Landed too heavily | |
| 25 | Off end of runway | |
| 26 | Landed short of runway | |
| 27 | Acceleration too slow | |
| 28 | Hit the mountains | |
| 29 | A good landing | |
| 30 | Exceeded undercarriage speed ! | |
| 31 | Reverse in flight ! | |
| 32 | Reverse on take-off | |
| 33 | Out of fuel ! | |
| 34 | you took "MI\$;" minutes "SE\$;" seconds | |
| 35 | Your score is | |
| 36 | The pass mark is 80 | |
| 37 | It could be dangerous for you to attempt a higher level | |
| 38 | Congratulations ! ! You have reached a very high | |
| | standard of flying skills | |
| 39 | And would do well to join a flying club | |

READY

COULOIR AERLIEN 737

Vous pilotez un avion de ligne performant et vous devez décoller d'un aérodrome entouré de hautes montagnes. Après les avoir franchies sans encombre, vous devez atterrir sur un aérodrome qui se trouve dans la vallée.

Quand vous serez prêt, on vous demandera de choisir un niveau d'expérience de vol allant de "First Solo" (premier vol en solitaire) à "Test Pilot" (Pilot d'essai). Commencez par "First Solo" où la chaîne de montagnes n'est pas très élevée, où les incendies de moteur, les vents de travers et autres incidents de vol vous seront épargnés, et où l'appareil peut supporter un atterrissage assez rude.

MANOEUVRE AU SOL AVANT LE DECOLLAGE
Pressez "a" et vous commencerez à rouler à 20 noeuds.

Observez l'instruction relative à la piste (RH) et faites tourner l'appareil afin de l'aligner sur la piste où se trouvent alors face au pare-brise du cockpit. Abaissez les volets pour le décollage et augmentez la vitesse jusqu'à 180 noeuds minimum, mais ne dépassez pas 200 noeuds pour ne pas endommager les volets.

DECOLLAGE ET MONTEE

Tirez le levier de commande en arrière et l'avion décollera. Quand vous avez atteint une altitude de 300 pieds, vous pouvez remonter le train d'atterrissage (A) et les volets (F). Cette manoeuvre a pour effet d'augmenter la vitesse de 5 noeuds. Durant cette phase vous devez donc veiller à ne pas dépasser la vitesse maximum volets baissés (200 noeuds).

Rappelez-vous qu'avec les volets sortis, il y a une nouvelle vitesse de décrochage plus élevée (180 noeuds). Par conséquent, ne laissez pas votre appareil voler à une vitesse inférieure, ou vous décrocherez.

MONTEE

Après avoir remonté le train d'atterrissage et les volets, vous pouvez augmenter la vitesse et atteindre l'altitude des montagnes figurant au niveau choisi précédemment. Une lampe rouge "high Ground Warning" (signal d'élévation du sol) clignotera à l'approche des montagnes et deviendra fixe quand vous les survolerez sans risque. Dès l'extinction du signal, vous pourrez amorcer la descente en vue d'atterrir.

CROISIERE

Durant votre court passage au-dessus des montagnes, l'indicateur de piste clignotera en vous donnant une nouvelle instruction concernant la piste d'atterrissage (différente pour chaque vol - alors, faites attention).

DESCENTE

Une fois éteint le signal "Ground Warning" à 25 miles du point d'atterrissage, poussez le levier de commande vers l'avant afin de descendre en direction de la piste.

La vitesse augmentera au cours de la descente. Vous devez donc bien contrôler cette manoeuvre.

APPROCHE

A 10 miles du point d'atterrissage un signal lumineux apparaîtra sur la piste. Si le signal est blanc, votre altitude est trop élevée pour atterrir; s'il est rouge, elle est trop basse; et s'il est vert, elle est à peu près correcte.

Les volets et le train d'atterrissage doivent être sortis à environ 300 pieds, et vous devez une fois de plus respecter les vitesses minimum et maximum pour cette manoeuvre.

N'oubliez pas que l'abaissement du train d'atterrissage réduit la vitesse de 5 noeuds.

ATTERRISSAGE

Conservez une vitesse se situant entre 160 noeuds (vitesse de décrochage avec les volets baissés) et 170 noeuds, et lorsque la distance indiquée est à 0 (pas avant), amenez l'appareil à l'altitude 0. DES QUE VOUS VOYEZ L'ALTITUDE 0, TIREZ LE LEVIER DE COMMANDE EN ARRIERE EN POSITION DE VOL HORIZONTAL et vous avez atterri.

Pressez R pour inverser les moteurs et pressez δ rapidement afin de ramener la vitesse à moins de 20 noeuds. Vous devez stopper avant d'atteindre le bout de la piste dont la longueur (indiquée par une distance négative) vous aura été indiquée au moment de la sélection du niveau de compétence.

SCORE

Toutes erreurs de pilotage vous seront signalées. Si vous réussissez à atterrir sans dommages, un score vous sera attribué et conseil vous sera donné de procéder au niveau supérieur. La vitesse du vol influe sur votre score.

CARBURANT

Vous aurez dans tous les cas juste assez de carburant pour une tentative d'atterrissage par vol.

NIVEAUX DE COMPETENCE

1 FIRST SOLO
(Premier vol en
solitaire)

Montagnes de 5000
pieds, atterrissage 3
miles.

2 STUNT PILOT
(débutant)

Montagnes de 6000
pieds, piste 3 miles, et
un incendie de moteur
à n'importe quelle
phase. Pressez "E"
pour l'extincteur avant
de perdre trop de
puissance.

3 PART-TIME PILOT
(Pilote amateur)

Montagnes de 7000
pieds, piste de 2,5
miles; un atterrissage
en douceur est néces-
saire.

4 EXPERIENCED
(Pilote expérimenté)

Montagnes de 8000
pieds, piste de 2 miles,
et un vent de travers
au cours de l'approche
finale. Attention aux
instructions de vol qui
changent durant les
derniers miles.

INVERSER les mot-
eurs à l'atterrissage
est une manoeuvre
essentielle à partir de
ce niveau afin de
stopper à temps.

5 PROFESSIONAL
(Pilote professionnel)

ers, incendies de

Montagnes de 9000
pieds, piste de 1,8
miles, vents de trav-

moteur etc.

6 TEST PILOT
(Pilote d'essai)

Montagnes de 9.200
pieds, piste de 1,5
mile, vents de travers
et incendies.

FRENCH

- 1 Premier solo 1
- 2 Pilote de voltige 2
- 3 A temps partiel 3
- 4 Expérimenté 4
- 5 Professionnel 5
- 6 Pilote d'essais 6
- 7 Choisissez niveau 1 - 6
- 8 Il vous faut traverser une chaîne
- 9 di montagnes de de haut
- 10 Piste d'atterrissage longueur
- 11 Votre atterrissage pourrait être
- 12 un peu maladroit
- 13 Les atterrissages doivent être très doux
- 14 Votre moteur pourrait être en feu en tout moment !
- 15 Il y a des vents de travers à l'approche d'atterrissage
- 16 Appuyer sur la barre d'espace pour voler
- 17 Train d'atterrissage en dessous de
- 18 Vitesse excessive !
- 19 Volets non baissés !
- 20 Avez dépassé vitesse de volets !
- 21 Au-dessous de la vitesse critique de volets
- 22 Perte de vitesse - pas de volets !
- 23 Décollé de la piste
- 24 Atterrissage trop dur
- 25 Hors du bout de la piste
- 26 Atterrissage en deçà de la piste
- 27 Accélération trop lente
- 28 Crash en montagne
- 29 Bon atterrissage
- 30 Vitesse de train d'atterrissage dépassée !
- 31 Inversion de poussée en vol
- 32 Inversion de poussée au décollage
- 33 A court de carburant !
- 34 Vous avez pris minutes secondes
- 35 Vous avez points
- 36 Il faut 80 pour passer
- 37 Ce serait dangereux pour vous d'essayer plus haut
- 38 Félicitations ! Vous avez atteint un très haut
- 39 niveau d'habileté de vol
- Et feriez bien de vous inscrire dans un aéro-club

Prêt

NOTES

La vitesse ascensionnelle après le décollage est fonction du niveau choisi. Avec l'aide du compteur de vitesse ascensionnelle "Rate of Climb indicator", choisissez la meilleure vitesse ascensionnelle (420 noeuds) pour éviter les montagnes tout en gardant votre sang froid. Le secret d'un vol réussi est de savoir anticiper. GARDEZ VOTRE CALME, ET VOUS VIVREZ AFIN DE VOLER DE NOUVEAU.

KEY		COM 64	MSX	AMSTRAD	SPEED
(Alpha)	α =	F1	F1	7	= +20 noeuds
(Beta)	β =	F3	F2	4	= +10 noeuds
(Gamma)	γ =	F5	F3	1	= -10 noeuds
(Delta)	δ =	F7	F4	0	= -20 noeuds

AVERTISSEMENT

Ce programme et les illustrations qui l'accompagnent sont la propriété exclusive (copyright) de Amirog Software et ne sauraient être imités, copiés ou reproduits sous quelque forme ou procédé que ce soit sans la permission écrite préalable de Amirog Software. Cette cassette est vendue sous la condition expresse de n'être ni prêtée, ni louée sans la permission écrite préalable de Amirog Software.

FLUGBAHN

Als Pilot dieses Hochleistungsdüsenflugzeugs müssen Sie von einem Flugplatz, der von hohen Bergen umgeben ist, abfliegen, und wenn Sie Ihr Flugzeug sicher über diese hinweggesteuert haben, such und die Maschine auf ein Landung auf einem Flugplatz unten in den Tälern vorbereiten.

Wenn Sie bereit sind, werden Sie gebeten, einen -Flugerfahrungsgrad zu wählen, der von "Erster Alleinflug" bis zu "Testpilot" reicht. Beginnen Sie mit "Erster Alleinflug", wobei das Gebirge sehr hoch ist, und wobei keine Maschinenbrände, Seitenwinde oder andere Gefahren auftreten, und wobei das Flugzeug eine ziemlich heftige Landung verkraften kann.

ANROLLEN ZUM ABFLUG

Drücken Sie **a** und Sie werden anfangen mit einer Geschwindigkeit von 20 Knoten zu rollen. Beachten Sie die Rollbahnrichtung (RH), und drehen Sie das Flugzeug zur Einordnung auf das Rollfeld, das dann vor dem Fenster der Pilotenkabine erscheinen wird. Stellen Sie zum Abflug die BREMSKLAPPEN nach UNTEN und beschleunigen Sie auf mindestens 180 Knoten, aber nicht über 200 Knoten, weil sonst die Bremsklappen beschädigt werden.

ABFLUG UND STEIGUNG

Ziehen Sie den Hebel zurück und das Flugzeug wird abheben. Wenn Sie eine Höhe über 300 Fuss erreicht haben, können Sie das Fahrgestell (A) und die Bremsklappen (F) einziehen. Wenn Sie bei einem Flugzeug das Fahrgestell einziehen, steigert sich die Geschwindigkeit um 5 Knoten, Sie müssen daher in diesem Stadium sorgfältig darauf achten, die maximale Geschwindigkeit mit nach unten gestellten Bremsklappen (200K) nicht zu überschreiten. Bedenken Sie, dass mit nach unten gestellten Bremsklappen eine neue (höhere) Blockierungsgeschwindigkeit (180K) auftritt, lassen Sie deshalb das Flugzeug während des Fluges nicht darunter sinken, weil Sie sonst durchsacken.

STEIGUNG

Nach Einzug des Fahrgestells und der Bremsklappen können Sie die Geschwindigkeit auf mindestens die Höhe der Berge, die beim vorgewählten Schwierigkeitsgrad angezeigt wird, steigern. Wenn Sie sich den Bergen nähern, wird ein rotes Bodenwarnsignal aufblinken und ein anhaltendes rotes Licht geben, wenn Sie sicher darüber sind. Wenn dieses Licht erlischt, steht Ihrem Hinunterflug zur Landung nichts mehr im Wege.

FLUG

Während Ihres kurzen Fluges über die Berge wird die Rollbahnrichtung aufleuchten, die Ihnen die neue Richtung der Rollbahn für die Landung angibt. (Sie ist für jeden Flug anders - nehmen Sie sich deshalb in Acht).

HINUNTERFLUG

25 Meilen vor dem Aufsetzen und bei erloschenem Bodenwarnsignal, drücken Sie den Hebel nach vorne, um in Richtung der Rollbahn hinunterzufliegen.

Die Geschwindigkeit wird beim Sturzflug ansteigen, halten Sie dies deshalb unter Kontrolle.

LANDANNÄHERUNG

10 Meilen vor dem Aufsetzen wird auf der Rollbahn ein Licht aufleuchten. Wenn dieses Licht weiss ist, sind Sie zu hoch für die Landung, bei Rot sind Sie zu tief und bei Grün sind Sie in etwa richtig.

Sie müssen das Fahrgestell und die Bremsklappen in einer Höhe von über 300 Fuss ausfahren und wiederum die maximale und minimale Geschwindigkeit für deren Funktion beachten.

Vergessen Sie nicht, dass das Ausfahren des Fahrgestells die Geschwindigkeit um 5 Knoten verringert.

LANDUNG

Halten Sie die Geschwindigkeit zwischen 160 (Blockierungsgeschwindigkeit bei nach unten gestellten Bremsklappen) und 170 K, und wenn die Abstandsanzeige 0 anzeigt (nicht vorher), bringen Sie das Flugzeug auf Nullhöhe herunter. SOBALD SIE DIE NULLHÖHENANGABE SEHEN, ZIEHEN SIE DEN HEBEL ZURÜCK AUF FLUGSTELLUNG und Sie sind gelandet.

Drücken Sie R für Rückwärtsschubkraft und drücken Sie schnell , um die Geschwindigkeit auf weniger als 20 K zurückzunehmen. Sie müssen vor dem Ende der Rollbahn anhalten, deren Länge (durch Minus-Abstand angezeigt) Ihnen bei der Wahl des Geschicklichkeitsgrades mitgeteilt wurde.

SPEILSTAND

Wenn Sie im Flugverlauf Fehler begehen, wird Ihnen genau mitgeteilt, wo Sie falsch gehandelt haben. Wenn Sie erfolgreich landen, werden Ihnen Punkte zugeteilt, und Rat gegeben, ob Sie zum nächsten Grad weitergehen sollen. Je schneller Sie fliegen, desto höher ist Ihre Punktzahl.

TREIBSTOFF

Sie werden auf jedem Flug gerade genug Treibstoff für einen Landeversuch haben.

GESCHICKLICHKEITSGRADE

1. ERSTER ALLEINFLUG Berge 5000 Fuss, Rollbahn 3 Meilen.
2. KUNSTFLIEGER Berge 6000 Fuss, Rollbahn 3 Meilen, und ein Maschinenbrand in irgendeinem Stadium. Drücken Sie "E" zum Löschen, bevor Sie zuviel Schubkraft verlieren.
3. TEILZEITPILOT Berge 7000 Fuss, Rollbahn 2,5 Meilen, und eine viel sanftere Landung ist erforderlich.

- | | |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. ERFAHRENER PILOT | Berge 8000 Fuss, Rollbahn 2 Meilen, und Seitenwind beim Landeanflug. Achten Sie auf Änderungen in der Richtung Ihres Flugzeuges in den letzten paar Meilen. RÜCKWÄRTSFAHRT nach der Landung ist von diesem Schwierigkeitsgrad an unbedingt notwendig, um rechtzeitig anzuhalten. |
| 5. BERUFSPILLOT | Berge 9000 Fuss, Rollbahn 1,8 Meilen, Seitenwinde, Maschinenbrände etc. |
| 6. TESTPILOT | Berge 9200 Fuss, Rollbahn 1,5 Meilen, Seitenwinde und Maschinenbrände. |

ANMERKUNGEN

Je höher der Schwierigkeitsgrad ist, den Sie wählen, desto schneller müssen Sie das Flugzeug vom Augenblick des Abhebens an hockziehen. Benutzen Sie die Steigungsgradanzeige und die beste Steigungsgeschwindigkeit (420K) um ungehindert über die Berge zu kommen, und behalten Sie einen kühlen Kopf. Das Geheimnis des erfolgreichen Fliegens ist es, vorauszudenken. BLEIBEN SIE RUHIG UND SIE WERDEN AM LEBEN BLEIBEN UM WEITERZUFLIEGEN.

GERMAN

1	Erster Alleinflug	1
2	Stunt-Pilot	2
3	Teilzeit	3
4	Erfahren	4
5	Berufsmäßig	5
6	Testpilot	6
7	Programmstufe 1 - 6 wählen	
8	Im Gefecht über eine	
9	Gebirgskette fliegen	
10	Landebahn: Meilen lang	
11	Ihre Landung kann ein	
12	Bußchen ungeschickt sein	
13	Man muß ganz sanft landen	
14	Vielleicht fängt ein Motor irgendwann mal Feuer !	
15	Querwinde beim Anflug	
16	Zum Fliegen Leertaste drücken	
17	Fahrgestell bereit, sobald unter 300 Fuß !	
18	Geschwindigkeit zu hoch !	
19	Klappen nicht runter !	
20	Klappengeschwindigkeit überschritten !	
21	Unter Klappendurchsackgeschwindigkeit	
22	Sackflugzustand - keine Klappen !	
23	Neben Landebahn	
24	Zu schwer gelandet	
25	Landebahn überschossen	
26	Vor der Landebahn angesetzt	
27	Unzulängliche Beschleunigung	
28	In den Bergen Bruch gemacht	
29	Gute Landung	
30	Fahrgestellgeschwindigkeit überschritten !	
31	Bremsschub im Flug !	
32	Bremsschub beim Abflug	
33	Brennstoff aufgebraucht !	
34	Sie brauchten Minuten Sekunden	
35	Sie haben ... erzielt	
36	Bestanden wird mit 80	
37	Es könnte gefährlich sein, eine höhere Programmstufe zu versuchen.	
38	Anerkennung: Sie haben eine sehr hohe Fluggeschicklichkeit erreicht	
39	Und sollten wirklich einem Flugverein beitreten.	

Betriebsklar

Taste	CUM 64 MSX AMSTRAD			SPOLD
(ALPHA) α	= F 1	F 1	7 =	+20 Knoten
(BETA) β	= F 3	F 2	4 =	+10 Knoten
(GAMMA) γ	= F 5	F 3	1 =	-10 Knoten
(DELTA) δ	= F 7	F 4	0 =	-20 Knoten

WARNUNG

Dieses Program und das Design ist Copyright von Anirog Software und darf nicht kopiert, vervielfältigt oder reproduziert werden in irgendeiner Form oder mit irgendwelchen Mitteln, ohne vorherige schriftliche Erlaubnis von Anirog Software. Es ist eine Verkaufsbedingung, dass diese Kassette nicht verliehen oder vermietet werden darf ohne vorherige schriftliche Erlaubnis von Anirog Software.

VLIEGPLAN 737

Als piloot van deze hoge staande jet moet u van een vliegveld omgeven door hoge bergen opstijgen. Als u het vliegtuig veilig boven de bergen heeft geloodst maak u dan gereed om op een landingsbaan beneden in de valleis te landen.

Als u gereed bent wordt u gevraagd een niveau van een tabel voor vliegbehendigheid uit te kiezen. De tabel variërend van eerst vlucht tot testpiloot. Begin met Eerst Vlucht waar het gebergte niet erg hoog is, en u geen motorbrand, kruiselingswind, en andere moeilijkheden hoeft te verwachten, en het vliegtuig een zeer zware landing kan maken.

TAXI VOOR HET OPSTIJGEN

Druk α in, dan begint u op 20 Knopen te taxien. Kijk uit voor het signaal van het vliegveld (RH). Draai tot dat het vliegtuig en startbaan in lijn komt. De startbaan zal voor het raam van het vliegtuig te voorschijn komen. Doe de KLEPPEN NAAR BENEDEN om te starten, en neem toe in snelheid tot ten minste 180Kn maar niet meer dan 200Kn, anders beschadigt men de kleppen.

STARTEN EN OPSTIJGEN

Trek de joystick terug en het vliegtuig zal opstijgen. Als u eenmaal boven de 300ft bent kunt u het landingsgestel (A), en kleppen (F) intrekken. Als u het landingsgestel terugtrekt neemt de snelheid toe met 5 Kn, U zult dan moeten oppassen dat in dit stadium u niet de maximum klepneer snelheid te boven gaat (200KN).

U moet wel in de gaten houden dat met de kleppen naar boven is er een nieuwe (hogere) minimum snelheid (180Kn), kom daar niet beneden anders slaat de motor af.

STIJGEN

Na het intrekken van het landingsgestel en klep kunt u nu in snelheid toenemen en stijgen tot ten minste de hoogte van het gebergte eerder geselecteerd. Een rood Grond Waarschuwinglicht knippert als u de bergen nadert, en konstant wordt als u veilig boven de bergen bent. Wanneer het licht geheel uitgaat bent u zover om te kunnen landen.

VLUCHT

Tijdens uw korte vlucht over de bergen heen zal het signaal voor het nieuwe vliegveld beginnen te knippen. Dit is voor het landen, kijk uit, elke keer is anders.

DALEN

Met de Grond Waarschuwinglicht uit, en 25 miles voor touchdown duw de joystick naar voren om in de richting van de startbaan te dalen. Als u duikt neemt de snelheid toe, zo houdt deze onder controle.

VOORBEREIDEN VOOR HET LANDEN

Op 10 miles voor het landen verschijnt er een licht op de landingsbaan. Als het wit is bent u te hoog om te landen, rood te laag, met groen licht bent u op de goede hoogte.

U moet de kleppen en landingsgestel naar beneden hebben boven de 300ft. Weer zult u de max. en min. snelheid in de gaten moeten houden.

Herrinnert u zich dat bij het uitklappen van het landingsgestel de snelheid neemt met 5Kn af.

LANDEN

Houd de snelheid tussen de 160 (laagst mogelijk vliegsnelheid) en 170Kn. Als de afstand 0 aanwijst (niet eerder) breng dan het toestel naar beneden tot 0 hoogte. ZO GAUW ALS U 0 HOOGTE ZIET VERSCHIJNEN TREK DE JOYSTICK TERUG OM VERTICAAL TE VLIEGEN, en u bent geland.

Druk R in om achteruit te schakelen, en snel δ indrukken om de snelheid te verminderen tot 20Kn. U moet tot stilstaan komen voor het eind van de landingsbaan. De lengte berekent in teruglopende getallen was bij uw selectie van behendigheid aangegeven.

SCORE

Als u fouten met het besturen van het vliegtuig gamaakt hebt, wordt u exact vertelt waar u fout ging. Een score wordt gegeven als u een geslaagde landing heeft genaakt, samen met advies of u verder zult gaan tot een hoger niveau. De sneller u vliegt, de meer punten u wint.

BRANDSTOF

U zult altijd net genoeg brandstof hebben om elke landing een keer te kunnen maken.

NIVEAUS VAN BEHENDIGHEID

- | | |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 EERST VLUCHT | Bergen 5000ft, landingsbaan 3 miles. |
| 2 STUNT PILOOT | Bergen 6000ft, landingsbaan 3 miles, in elke stadium een motor brand mogelijk. Druk E in voor blusapparaat, voor dat u te veel kracht verliest. |

3 PART-TIME

Bergen 7000ft, landingsbaan 2.5 miles, en een veel zachtere landing is nodig.

4 ERVAREN

Bergen 8000ft, landingsbaan 2 miles, en een zijwind bij het laatste nadering. Pas op dat uw vliegtuig in de laatste miles niet afdrijft. TERUGSCHAKELLEN vanaf dit niveau noodzakelijk om op tijd te kunnen stoppen.

5 PROFESSIONELE

Bergen 9000ft, landingsbaan 1,8 miles, zijwinden, motor branden, enz.

6 TEST

Bergen 9200ft, landingsbaan 1.5 miles, zijwinden en branden.

AANTEKENINGEN

De hoger u kiest uit de selectie, de vluger u moet stijgen vanaf het moment van starten. Gebruik de Stijgingsmeter, en de beste snelheid (420Kn) om hoog genoeg te stijgen voor de komende bergen. Vooruitdenken is het geheim van succesvol vliegen. KALM BLIJVEN EN U ZULT BLIJVEN LEVEN VOOR DE VOLGENDE VLUCHT.

NEDERLANDS

1	Eerste Solovlucht	1
2	Stuntpiloot	2
3	Beginner	3
4	Ervaren	4
5	Professioneel	5
6	Testpiloot.....	6
7	Selekteer Niveau	1 - 6
8	U moet 'N voet hoge	
9	Bergketen overvliegen	
10	Lengte landingsbaan mijl	
11	Uw landing kan 'N beetje	
12	Onhandig zijn	
13	Landingen moeten zeer zacht zijn	
14	Motorbrand mogelijk elk moment nu !	
15	Kruiswinden mogelijk bij de landing	
16	Druk space toets om te vliegen	
17	Landingsgestel onder 300 voet !	
18	Snelheid te hoog !	
19	Flaps niet uitgekapt !	
20	Te hoge flap-snelheid !	
21	Onder flap-vliegsnelheid !	
22	Onvoldoende vliegsnelheid-geen flaps !	
23	Naast landingsbaan	
24	Slechte landing	
25	Over einde landingsbaan	
26	Te kort binnengekomen	
27	Onvoldoende Optreksnelheid	
28	'N berg geraakt	
29	'N uitstekende landing	
30	Te snel voor het landingsgestel !	
31	Tegengestelde stuwkracht in volle vlucht !	
32	Tegengestelde stuwkracht bij opstijgen !	
33	Geen brandstop meer !	
34	Uw vluchttijd bedraagt minuten sekunden	
35	U scoort	
36	U bent geslaagd over 80	
37	'N hoger niveau proberen kan gevaarlijk zijn	
38	Gefeliciteerd u heeft 'N zeer hoge bekwaamheid	
39	Bereikt. Wij adviseren u om lid van 'N vliegklub te wordenn	

Einde

Sleutel		COM 64	MSX	AMSTRAD	snelheid
(Alpha)	α =	F1	F1	7	= +20 Knopen
(Beta)	β =	F3	F2	4	= +10 Knopen
(Gamma)	γ =	F5	F3	1	= -10 Knopen
(Delta)	δ =	F7	F4	\emptyset	= -20 Knopen

Waarschuwing

Dit programma en kunstwerk zijn kopijrecht van Amrog Software, en mag niet worden verveelvoudigd, verdubbeld of gereproduceerd in elke vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Amrog Software. Het is een voorwaarde van verkoop dat deze cassette mag niet verleend of verhuurd worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Amrog Software.

TRAYECTORIA DE VUELO 737

Al ser ud. el piloto de este poderoso avión a chorro, debe ud. efectuar el despegue desde un campo de aviación rodeado de altas montañas y, luego de haber conducido su avión sin accidente por encima de las mismas, debe ud. prepararse y preparar su avión para aterrizar en un campo de aviación situado en los valles que estan por debajo.

Cuando esté ud. preparado, se le pedirá que seleccione un nivel de experiencia de vuelo, que varía entre 'Primer Vuelo a Solas' (First Solo) y 'Piloto de Pruebas' (Test Pilot). Comience ud. con 'Primer Vuelo a Solas', cuando las montañas no son muy altas, y cuando no ocurrirán, incendios en el motor, ni encontrará ud. vientos de costado u otros peligros; y cuando el avión puede aceptar un aterrizaje bastante difícil.

CARRETAJE PARA EL DESPEGUE

Presione **A** y comenzará ud. a carretear a una velocidad de 20 nudos.

Note ud. el Rumbo de Pista de Aterrizaje (R.H.), y conduzca su avión hacia la pista hasta situarlo sobre la misma, de manera tal que ahora la pista quedará en frente de la ventanilla de la cabina de piloto. Coloque los flaps hacia abajo (Flaps Down) para el despegue, y aumente la velocidad hasta por lo menos 180 nudos, pero no a mas de 200 nudos, ya que podría ud. dañar los flaps.

DESPEGUE Y ASCENSO

Tire ud. la palanca de gobierno del avión y el mismo procederá a despegar. Cuando se halle ud. por encima de los 300 pies, puede entonces replegar el tren de aterrizaje (A) y los flaps (F). Siempre que se retrae el tren de aterrizaje de un avión, la velocidad aumenta 5 nudos, por lo que debe ud. tener cuidado de no exceder, a esta altura, la velocidad máxima permitida cuando los flaps están aún desplegados (200 nudos).

Recuerde que, al hallarse los flaps replegados, hay un nuevo límite de velocidad mínima (180 nudos), para evitar que se atasque el motor, por lo que ud. no puede permitir que el avión baje de este límite, o de lo contrario el motor se atascará y parará.

ASCENSO

Una vez replegados el tren de aterrizaje y los flaps, puede ud. incrementar la velocidad y ascender hasta por lo menos la altura de las montañas que figuraban en el nivel seleccionado mas temprano. Una luz de advertencia roja y alta, que indica la presencia de tierra, emitirá destellos a medida que ud. se acerque a las montañas, y se tornara de color rojo constante una vez se halle ud. sin peligro por encima de las mismas. Cuando esta luz se apaga, puede ud. efectuar su descenso para el aterrizaje.

EN VUELO

Durante su corto vuelo por encima de las montañas, R.H. (Rumbo de Pista de Aterrizaje) emitirá destellos intermitentes indicándole cual es su nueva pista para aterrizaje. (Esta es diferente para cada vuelo, por lo que preste ud. atención).

DESCENSO

Estando la luz de advertencia que indicaba la presencia de tierra apagada, a 25 millas del punto de aterrizaje, presione ud. la palanca de gobierno del avión, para descender hacia la pista.

La velocidad aumentará al picar en el descenso, de manera que matenga esto bajo control.

ACERCAMIENTO A TIERRA

A 10 millas del punto de aterrizaje, una luz aparecerá en la pista de aterrizaje. Si esta luz es blanca, está ud. demasiado alto para aterrizar; si es roja, esta ud. demasiado bajo; y si es verde, este ud. en posición mas o menos correcta.

Debe ud. desplegar los flaps y el tren de aterrizaje a una altura superior a los 300 pies, observando nuevamente la velocidad máxima y mínima para la operación de los mismos.

No olvide que, al bajar el tren de aterrizaje, se reduce la velocidad en 5 nudos.

ATERRIZAJE

Mantenga la velocidad entre 160 (límite de velocidad mínima para que no se atasque el motor) y 170 nudos, y cuando la distancia indique 0 (no antes) haga descender el avión a altitud cero. TAN PRONTO COMO VEA UD. ALTITUD CERO, TIRE DE LA PALANCA DE GOBIERNO DEL AVION PARA VOLAR A NIVEL y ha ud. aterrizado. Presione 'R' para producir un empuje en dirección contraria a la del avión, y presione δ rápidamente para reducir la velocidad a menos de 20 nudos. Debe ud. parar antes del final de la pista, cuya longitud (indicada por medio de distancia negativa) le habrá sido a ud. señalada al seleccionar el nivel de habilidad.

TANTEO

Si comete ud. algun error en el manejo de su avión, le será dicho exactamente adonde cometió el error. Si aterriza ud. con éxito, se le otorgarán tantos, y se le aconsejara se debe proceder al próximo nivel. Cuanto más rápido vuele ud., mayor sera la cantidad de tantos obtenidos.

COMBUSTIBLE

Siempre tendrá ud. combustible suficiente solo para un intento de aterrizaje por cada vuelo.

NIVELES DE HABILIDAD

- | | |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1- PRIMER VUELO A | Montanas 5.000 pies, |
| SOLAS (FIRST SOLO) | pista de aterrizaje 3 millas. |
| 2. PILOTO QUE EFECTUA VUELOS ACROBATICOS (STUNT PILOT) | Montañas 6.000 pies pista de aterrizaje 3 millas, y un incendio en el motor en cualquier momento. Presione 'E' para poner el extintor de fuego en funcionamiento, antes de perder demasiada energia. |
| 3. PILOTO PART TIME (PART TIME PILOT) | Montañas 7.000 pies, pista de aterrizaje 2.5 millas, y se requiere un aterrizaje mucho más suave. |

**4. PILOTO EXPERIMENTADO
(EXPERIENCED)**

Montañas 8.000 pies, pista de aterrizaje 2 millas, y un viento de costado durante el acercamiento final. Espere a que el rumbo de su avión cambie durante las últimas pocas millas.

El presionar 'R' (para producir el empuje en dirección opuesta a la del avión) es esencial, a partir de este nivel en adelante, a fin de parar a tiempo.

**5. PILOTO PROFESIONAL
(PROFESSIONAL)**

Montañas 9.000 pies, pista de aterrizaje 1.8 millas, vientos de costado, incendios en el motor, etc.

**6. PILOTO DE PRUEBAS
(TEST PILOT)**

Montañas 9.200 pies, pista de aterrizaje 1.5 millas, vientos de costado e incendios.

NOTAS

Cuanto más alto sea el nivel seleccionado, con mayor rapidez debe efectuarse el ascenso del avión desde el momento del despegue. Utilice el indicador de velocidad de subida (Rate of Climb) y la mejor velocidad de subida (420 nudos) a fin de pasar por encima de las montañas y mantener la calma. El secreto de volar con éxito es el saber pensar con visión de futuro. **MANTENGA LA CALMA, Y ENTONCES VIVIRA PARA VOLVER A VOLAR.**

ESPAÑOL

- 1 Primer vuelo a solas..... 1
- 2 Piloto acrobatico 2
- 3 Piloto aficionado 3
- 4 Piloto experimentado 4
- 5 Piloto profesional 5
- 6 Piloto de pruebas 6
- 7 Seleccione un grado de..... 1 - 6
- 8 Tiene que cruzar una cadena
- 9 De montañas de pies de altura
- 10 Longitud de la pista de aterrizaje: 2 millas
- 11 Su aterrizaje puede ser
- 12 Un poco torpe
- 13 Los aterrizajes han de ser muy suaves
- 14 Podria ocurrir un incendio en el motor en cualquier etapa
- 15 Hay vientos transversales al aproximarse a tierra
- 16 Pulse la barra espaciadora para emprender el vuelo
- 17 Salida del tren de aterrizaje: bajo pies
- 18 Sobrevelocidad
- 19 Los flaps no han bajado
- 20 Se ha excedido la velocidad de los flaps
- 21 Bajo la velocidad de perdida de los flaps
- 22 Vuelo en perdida de velocidad - sin flaps
- 23 Aterrizaje fuera de pista
- 24 Aterrizaje demasiado pesado
- 25 Aterrizaje largo
- 26 Aterrizaje corto
- 27 Aceleracion demasiado lenta
- 28 Ha chocado contra las montañas
- 29 Aterrizaje exacto
- 30 Se ha excedido la velocidad del tren de aterrizaje
- 31 Empuje negativo durante el vuelo
- 32 Empuje negativo durante el despegue: pies
- 33 Falta de combustible
- 34 El vuelo ha tardado minutos segundos
- 35 Su nota es
- 36 La nota aprobatoria es 80
- 37 Seria peligrosa que intentara un grado mas alto
- 38 Enhorabuena! Ha obtenido un nivel muy elevado de pilotaje
- 39 Y le recomendamos que se asocie a un club aereo

Preparado

KEY	COM 64	MSX	AMSTRAD	SPEED
(alpha) α = F1	F1	7	= +20 nudos	
(beta) β = F3	F2	4	= +10 nudos	
(gama) γ = F5	F3	1	= -10 nudos	
(delta) δ = F7	F4	\emptyset	= -20 nudos	

ADVERTENCIA

Este programa y obra artistica es propiedad de Antrog Software y no debe ser copiado, duplicado o reproducido bajo ninguna forma y por ningun medio sin un previo permiso por escrito de Antrog Software. Es una condición para su venta, el que este cassette no sea prestado ni alquilado sin previo permiso por escrito de Antrog Software.

ROTTA 737

In qualità di pilota di questo aviogetto di linea di alte prestazioni devi decollare da un aeroporto circondato da alte montagne e, dopo averle superate ed aver guadagnato quota, devi prepararti ad atterrare l'aeromobile in un aeroporto in mezzo alle valli.

Quando sarai pronto di verrà chiesto di scegliere gradi di difficoltà che vanno dal primo volo senza istruttore all'esperienza di pilota collaudatore. Inizia con il primo volo senza istruttore, con una catena di montagne non molto alte e condizioni in cui non incontrerai incendi di motori, venti di traverso od altri pericoli, e in cui il velivolo può anche atterrare abbastanza bruscamente.

RULLIO PRIMA DEL DECOLLO

Premendo **A** l'aeromobile comincia a rullare a 20 nodi.

Prendi nota dell'angolo della pista di decollo (RH) e gira il velivolo per allinearlo con la pista, che si troverà allora di fronte al finestrino dell'abitacolo. Abbassa gli ipersostentatori (FLAPS DOWN) per il decollo ed aumenta la velocità ad almeno 180 nodi, ma non oltre i 200 per non danneggiare gli ipersostentatori.

DECOLLO E CABRATA

Tirando la cloche verso di te l'aviogetto decolla. Quando hai superato i 300 piedi (feet) puoi retrarre il carrello (A) e gli ipersostentatori (F). Retraendo il carrello il velivolo aumenta la velocità di 5 nodi, per cui in questa fase devi fare attenzione a non superare la velocità massima di 200 nodi con gli ipersostentatori abbassati. Con gli ipersostentatori alzati hai una nuova velocità di stallo (più alta), di 180 nodi. Non permettere all'aeromobile di scendervi al di sotto per evitare lo stallo.

SALITA

Dopo aver retrainato il carrello e gli ipersostentatori puoi aumentare la velocità e portarti almeno alla quota delle montagne indicata dal grado di difficoltà scelto. Quando ti avvicini alle montagne lampeggia una spia rossa che ne segnala la presenza, che smette di lampeggiare, rimanendo rossa in continuazione quando le hai superate. Quando la spia si spegne puoi iniziare la manovra di atterraggio.

VOLO A VELOCITA' DI CROCIERA

Durante il breve volo a velocità di crociera sulle montagne si visualizza l'angolo della pista di atterraggio, che varia con ogni volo. Attenzione dunque!

DISCESA

A 25 miglia dal momento dell'impatto, quando si è spenta la spia d'avvertimento dell'avvicinarsi di esso, spingi in avanti la cloche per scendere sulla pista.

Durante la discesa la velocità dell'aeromobile aumenta, per cui devi tenerla sotto controllo.

AVVICINAMENTO ALL'ATTERRAGGIO

A 10 miglia dall'impatto si accende un faro sulla pista. Se è bianco, sei troppo alto, se è rosso sei troppo basso, se è verde sei giusto per l'atterraggio.

A circa 300 piedi il carrello e gli ipersostentatori devono essere abbassati. Attieniti sempre alle velocità massima e minima per intervenire su di essi.

Non dimenticare che quando abbassi il carrello la velocità del velivolo viene ridotta di 5 nodi.

ATTERRAGGIO

Mantieni la velocità fra 160 nodi (velocità di stallo con gli ipersostentatori abbassati) e 170 nodi quando la distanza indica 0 (ma non prima), e porta l'aviogetto a quota zero. **NON APPENA VEDI QUOTA ZERO, TIRA LA CLOCHE VERSO DI TE, ALL QUOTA DI VOLO.** A questo punto hai atterrato.

Premi R per invertire la spinta dei motori e premi δ rapidamente per riportare la velocità a meno di 20 nodi. Devi arrestare il velivolo prima della fine della pista, la cui lunghezza (indicata da meno la distanza) ti sarà stata segnalata all'atto della scelta del grado di difficoltà agli inizi.

PUNTEGGIO

Se fai degli errori durante le manovre dell'aereo questi ti verranno comunicati chiaramente. Se effettui un atterraggio perfetto, ti verrà assegnato un punteggio, con il suggerimento se passare o no al grado di difficoltà successivo. Ricordati che più voli veloce più alto è il punteggio.

COMBUSTIBILE

Per ogni volo avrai il carburante giusto per un unico tentativo di atterraggio.

GRADI DI DIFFICOLTA'

1. PRIMO VOLO SENZA ISTRUTTORE

Montagne di 5000
piede, atterraggio 3
miglia.

2. PILOTA ACROBATICO

Montagne di 6000
piede, pista 3 miglia,
un motore incendiato
in momenti imprevisi.
Premi "E" per gli
estintori prima di
perdere troppa pot-
enza.

3. PILOTA A TEMPO PARZIALE

Montagne di 7000
piede, pista 2-5 miglia.
Si richiede un atterraggio molto piú dolce.

4. PILOTA ESPERTO

Montagne di 8000
piede, pista 2 miglia,
vento di traverso nella
fase finale di avvicinamento. Attento al
cambio dell'angola di
rotta nelle ultime
miglia di volo.

Devi senz'altro INVERTIRE la spinta dei
motori da questo
grado di difficoltà in
poi per poter arrestare
l'aeromobile in tempo.

5. PILOTA PROFESSIONISTA

Montagne di 9000
piede, pista 1,8 miglia.
Vento di traverso,
motori incendiati, ecc.

6. PILOTA COLLAUDATORE

Montagne di 9200
piede, pista 1,5 miglia.
Vento di traverso e
motori incendiati.

ITALIANO

- 1 Primo volo solitario 1
- 2 Pilota acrobatico 2
- 3 A mezza giornata 3
- 4 Esperto 4
- 5 Professionista 5
- 6 Pilota collaudatore 6
- 7 Scegli il livello 1 - 6
- 8 Devi attraversare una serie
- 9 Di montagne alte piede
- 10 Lunghezza della pista di atterraggio miglia
- 11 Il tuo atterraggio può essere
- 12 Un po' maldestro
- 13 L'atterraggio dev'essere molto dolce
- 14 Puoi avere un incendio del motore in qualsiasi fase I
- 15 Ci sono venti di traverso nell'avvicinamento a terra
- 16 Premi la sbarra spaziatrice per volare
- 17 Carrello di atterraggio sotto 300 piedi I
- 18 Troppo veloce I
- 19 Gli ipersostentatori non sono stati abbassati I
- La velocità degli ipersostentatori e' stata superata I
- 20 Inferiore alla velocità di stallo degli ipersostentatori
- 21 In stallo - senza ipersostentatori I
- 22 Fuori pista
- 23 Atterrato troppo pesantemente
- 24 Superata lunghezza della pista
- 25 Atterraggio prima della pista
- 26 Accelerazione troppo lenta
- 27 Colpite le montagne
- 28 Un buon atterraggio
- 29 Velocità di abbassamento del carrello di atterraggio
superata I
- 30 Retromarcia in volo I
- 31 Retromarcia durante il decollo
- 32 Carburante finito I
- 33 Ci hai messo minuti secondi
- 34 Il tuo punteggio e
- 35 Il voto per passare e' 80
- 36 Potrebbe essere pericoloso per te provare un livello
piu' alto
- 37 Congratulazionu I I Hai raggiunto un livello molto alto
di abilità di volo
- 38 E faresti bene ad iscriverti ad un club di volo

Pronto.

NOTE

Quanto più alto il difficoltà scelto, tanto più rapidamente devi cabrare dal momento del decollo. Devi usare l'indicatore di ascesa e la migliore velocità di salita (420 nodi) per superare le montagne e non farti prendere dal panico. Il segreto di un volo riuscito sta nel pensare alle manovre successive prima di doverle effettuare. **MANTIENITI CALMO E SOPRAVVIVERAI PER ALTRI VOLI.**

CHIAVE	COM 64 MSX AMSTRAD VELOCITA'			
Alpha	α = F1	F1	7 =	+ 20 nodi
Beta	β = F3	F2	4 =	+ 10 nodi
Gamma	γ = F5	F3	1 =	— 10 nodi
Delta	δ = F7	F4	\emptyset =	— 20 nodi

AVVERTENZA

Questo programma e i grafici sono copyright dell'Anirog Software e non possono essere copiati, duplicati o riprodotti in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo senza previo consenso scritto dell'Anirog Software. Una delle condizioni di vendita della cassetta è che essa non venga prestata o noleggiata senza previo consenso scritto dell'Anirog Software.